

1998 மே 5]

இணைப்பு-3

[271 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண் 39

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி கப்பல் போக்குவரத்து

கோரிக்கை எண் 57

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள்
கப்பல் போக்குவரத்து குறித்த மூலதனச் செலவு

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து, கப்பல்
போக்குவரத்து குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1998-99

முன்னுரை

1.1 போக்குவரத்துத் துறை குறிப்பாக மாநிலத்தின்
நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பயணிப்பேருந்துகளின் இயக்கத்தை
நிருவகிக்கிறது. அதே நேரத்தில் உரிமம் வழங்குதல் வரி விதிப்பு போன்ற
செயல்முறை நடவடிக்கைகளை உள்துறை கண்காணித்து வருகிறது. 21
அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் மோட்டார்வாகன பராமரிப்புத்
துறை ஆகியவை போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகத்தின் கீழ் உள்ளன.
இவை தவிர தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிநிறுவனம், பல்லவன்
போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு மற்றும் சாலைப் போக்குவரத்து
நிறுவனம் ஆகியனவும் போக்குவரத்துத் துறையின் நிர்வாகக்
கட்டுப்பாட்டில் உள்ளன.

1.2 தமிழ்நாட்டிலுள்ள மாநகரம், நகரம் மற்றும் கிராமங்களிலுள்ள
பொதுமக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பணியில்
போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொடர்ந்து ஈடுபடுவதன் மூலம் பல்வேறு
பகுதி மக்களை இணைக்கும் பாலமாக அவை செயல்பட்டு வருகின்றன.

[1998 மே 5]

இப்பெரு முயற்சியின் அடிப்படையாக அரசின் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை அமைந்துள்ளது.

2. நாட்டுடைமையாக்கம்

2.1 தமிழ்நாட்டில் பயணியர் வாகன சாலைப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணி, 1948 ஆம் ஆண்டில் சென்னை மாநகரில் எல்லா வழித்தடங்களையும் அரசு எடுத்துக்கொண்டதிலிருந்து தொடங்கியது. 120 மைல் தொலைவிற்கு மேற்பட்ட எல்லா வழித்தடங்களிலும் அரசுதான் பயணிப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையின் அடிப்படையில் தமிழ்நாடு அரசின் முன்னாள் போக்குவரத்துத் துறை 1959 ஆம் ஆண்டில் தொலை தூர வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கியது. குறிப்பிட்ட தூரம் அல்லது பகுதியில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் உரிமங்களை புதுப்பிக்கும் போது அதனை தடுப்பதற்கான கொள்கை வழிமுறைகள் 1967 இல் வெளியிடப்பட்டன.

2.2 1971 ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் 50 பேருந்து அனுமதிகளும் அதற்கு மேலும் உரிமம் (பர்மிட்) வைத்திருந்த ஐந்து பேருந்து உரிமையாளர்களின் அனைத்து பேருந்து வழித்தடங்கள், பேருந்துகள் பணிக்களறிகள் ஆகியவை மற்றும் அவற்றின் பணியாளர்களுடன் கையகப்படுத்தப்பட்டு பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஆகிய மூன்று போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு மாற்றப்பட்டன. இதனையடுத்து அரசு 1973 ஆம் ஆண்டில் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தது. இது 5 ஆண்டு கால அளவில் மாவட்டம் மாவட்டமாக பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வகை செய்தது, இக்கட்டத்தின்கீழ் முழுவதுமாக நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டிய முதல் மாவட்டம் நீலகிரி மாவட்டமாக இருந்தது. ஆனால் சென்னை உயர் நீதி மன்றம் இச்சட்டம் மாநில அரசின் அதிகார வரம்பிற்கு அப்பாற்பட்டது என்று தீர்ப்பு அளித்தது. எனினும் 1983 இல் உச்ச நீதிமன்றத்தினால் இச்சட்டத்தின் செல்திறன் உறுதி செய்யப்பட்டது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் தீர்ப்பு மற்றும் அரசின் முன்னுரிமைகள் ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டும்

1998 மே 5]

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தினை படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்த வேண்டும் என்ற அரசின் கோட்பாட்டின்படியும் 1973 ஆம் ஆண்டின் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்களைக் கொண்டு வந்து 1984 இல் ஒரு சட்டத்தினை அரசு இயற்றியது. இத்திருத்தங்களினால் ஐந்து உரிமங்கள் (பர்மிட்) வரையில் வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் 1973 ஆம் ஆண்டு சட்டத்தின் விதிமுறைகளிலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டனர். மேலும், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தொடர்ந்து புதிதாக பேருந்து உரிமங்கள் பெறவும் அத்தகைய உரிமங்களின் கால வரையறை முடிவடையும் போது அவர்கள் அதனை புதுப்பித்துக் கொள்ளவும் அனுமதிக்கப்பட்டனர். 24-2-1987 அன்று பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏகப்பன் வழக்கில், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மேல் முறையீட்டினை நீதிமன்றம் அனுமதித்தது (சி.ஏ. 1758/86) உச்ச நீதிமன்றம் அனுமதித்தது மதுரை-குமுளி வழித்தடத்தைச் சார்ந்த இவ்வழக்கில், பிரதிவாதிகள் (தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்) ஏற்பளிக்கப்பட்ட வழித்தடத்தில் இயக்குவதற்கு உரிம நீட்டிப்பு (Variation) பெற்றிருப்பினும், அவ்வழித்தடத்திலோ அல்லது அதன் வழித்தடப்பகுதியிலோ மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் தவிர இணைப்பு-2 இல் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளனார் அல்லாத எவரும் பயணிப் பேருந்து பணிகளை இயக்கக் கூடாது என்றும் உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. இதனையடுத்து தமிழ்நாடு 1987 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) சட்ட முன்வடிவு கொண்டு வரப்பட்டது. ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்கள்/பகுதிகள் ஆகியவற்றின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துப் போக்குவரத்து பணியை மேற்கொள்ளும் பொருட்டு உரிமையாளர்கள் அனுமதி பெற இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்தது. பின்னர் இச்சட்ட முன்வடிவு ரத்து செய்யப்பட்டது.

போக்குவரத்துப் பணிகளின் இயல்பான அதிகரிப்பு மற்றும் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாக புதிய பேருந்துகளை இயக்குவது ஆகியவை குறித்த பொறுப்புகளை நிறைவேற்றுவதோடு 3 முதல் 4 ஆண்டு காலத்திற்குள் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பேருந்துகளை இயக்குவதை நிறுத்திவிடக் கூடிய அனைத்து வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்குவது அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு கடினமாக இருக்குமென கருதப்பட்டதால் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை பட்டியலிலிருந்து நீக்கும் கொள்கையை படிப்படியாக செயல்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது.

[1998 மே 5]

எனினும் 1973 ஆம் ஆண்டைய நாட்டுடைமையாக்கும் சட்டத்தினை அதன் மூலவடிவிற்கு மீண்டும் கொண்டு வருவதென தீர்மானித்து அதற்கேற்ப 1990 இல் தமிழ்நாடு பயணிப் பேருந்துகள் மற்றும் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டத்தின் மூலம் 1984 இல் மூலச்சட்டத்திற்கு கொண்டு வரப்பட்ட திருத்தங்களை மீண்டும் திருத்தி அமைக்க வழிவகை செய்வதுடன் மேலும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை பத்து ஆண்டு காலத்திற்கு நிறைவு செய்வதற்கும் வழி வகை செய்தது. 1000 மற்றும் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை கொண்ட கிராமங்களுக்கு பேருந்து வசதி அளிப்பதற்கு முழுக் கவனம் செலுத்த வேண்டிய அவசரத் தேவையின் அடிப்படையில் 1990 ஆம் ஆண்டைய சட்ட முன்வடிவை திரும்பப் பெற முடிவு செய்யப்பட்டது.

2.3 தமிழ்நாடு 1992 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் தனி விதிமுறைகள் சட்டத்தை (சட்டம் 41/92) அரசு நிறைவேற்றியுள்ளது. இச்சட்டம் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட வரைவு திட்ட வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை ஏற்கெனவே இயக்கி வருவோர் தங்கள் உரிமங்களை புதுப்பித்து கொள்ளவும் நீட்டிப்பு செய்து கொள்ளவும் வழிவகை செய்கிறது. ஆயினும் இச்சட்டம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் புதிய பேருந்து உரிமங்களை தனியாருக்கு வழங்க தடை செய்கிறது.

2.4 மேற்கொள்ள சட்டத்திற்கு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகள் 1995 மே திங்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தாங்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளை புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் இவ்விதிகள் வகை செய்தது. இதற்கு பதிலாக ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் கீழ் வராத வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்க தனியார் உரிமையாளர்கள் புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பித்தனர். தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு புதிய அனுமதி வழங்குவது, நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிரானது என்பதால் அரசு இவ்வேண்டுகோள்களை ஏற்கவில்லை. எனவே, ஒவ்வொரு மாவட்டத்திற்கும் பகுதி திட்டத்தை வெளியிட முடிவு செய்யப்பட்டது. தனியார் உரிமையாளர்கள், புதிய அனுமதிகளுக்கு விண்ணப்பிப்பதிலிருந்து தடுப்பதற்காக மட்டுமல்லாமல் புதிய அனுமதிகள் வேண்டி விண்ணப்பிப்பதற்காக அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களை அனுமதிப்பதற்காகவும் இம்முடிவு மேற்கொள்ளப்பட்டது. ஏற்கெனவே

1998 மே 5]

பகுதித்திட்டங்கள் செயல்படுத்தப்படும் சென்னை. கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் நீங்கலாக எஞ்சியிருந்த 20 மாவட்டங்களுக்கும் பகுதி திட்டங்களுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டு தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. இத்திட்டத்தின்படி, அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட மாவட்டங்களிலுள்ள புதிய வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களினால் மட்டும் இயக்கலாம். ஏனைய மாநிலங்களில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் தமிழ்நாடு 1992 ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின் கீழ் பாதுகாக்கப்பட்ட சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் மற்றும் மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின் கீழ் பேருந்துகளை இயக்கும் பயணி பேருந்து உரிமையாளர்களை இத்திட்டம் பாதுகாக்கிறது.

2.5 1992 ஆம் ஆண்டின் தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) சட்டத்தின்படி, வழித்தடத்தை நீட்டித்தல் மற்றும் குறைத்தல் தொடர்பாக, வழித்தடங்களில் மாற்றம் செய்வதற்காக தனியார் உரிமையாளர்கள் செய்த விண்ணப்பங்கள் வட்டார போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் பரிசீலிக்கப்பட்டு, அனுமதிக்கப்பட்டன. இம்மாற்றங்களினால் பயணம் செய்யும் பொது மக்களுக்கு பெரும் இடையூறுகளும் இடர்பாடுகளும் ஏற்பட்டன. இந்த இடர்பாடுகளை நீக்கும் பொருட்டு, இவ்வரசு ஆட்சிக்கு வந்தவுடன் தமிழ்நாடு 1995 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (சிறப்பு விதித்துறைகள்) விதிகளில் இடம்பெற்றிருந்த “விளக்கத்தை” 25-5-1996 அன்று ரத்து செய்தது. 24-1-1996 க்கும் 24-5-1996 க்கும் இடையே வட்டார போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளால் அனுமதிக்கப்பட்ட அனைத்து மாற்றங்களையும் ரத்து செய்து முன்பிருந்த அதே நிலையை (Status quo ante) மீண்டும் கொண்டு வந்து அதற்கான சட்டம் ஒன்றை (தமிழ்நாடு சட்டம் 19/1996) இவ்வரசு இயற்றியது. இவ்வாறு உரிம வேறுபாடு அனுமதிக்கப்பட்டதன் காரணமாக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளில் மீண்டும் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

3. மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்கள்

1971 ஆம் ஆண்டு வரை அரசுப் போக்குவரத்துத்துறையின் கீழ் இயங்கிவந்த பயணி பேருந்து இயக்கம், இந்திய நிறுவனங்கள் சட்டத்தின் கீழ் நிறுவப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்கள் வசம் ஒப்படைக்க ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இம்மாநிலத்தில் தற்போது சுயாட்சித் தன்மையுடன் இயங்கும் 21 போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உள்ளன. இப்போக்குவரத்துக்

[1998 மே 5]

கழகங்கள் செயல்படத் தொடங்கிய தேதிகள் மற்றும் அவற்றின் இயக்க எல்லைகள் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:

வ. எண்	கழகத்தின் பெயர்	செயல்படத் தொடங்கிய நாள்	முக்கிய இயக்க பரப்பு	31-03-98 அன்றைய பேருந்து எண்ணிக்கை
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1.	மாநகர போ.க. சென்னை கோட்டம் (1) சென்னை.	01-01-1972	சென்னை பெருநகர் பகுதி (தெற்கு)	1558
2.	மாநகர போ.க. (சென்னை கோட்டம்-2) சென்னை.	19-01-1994	சென்னை பெருநகர் பகுதி (வடக்கு)	1336
3.	அரசு விரைவு போ.க. (தமிழ்நாடு கோட்டம்-1) சென்னை.	01-04-1980	தமிழ்நாடு முழுவதும்	829
4.	அரசு விரைவு போ.க. (தமிழ்நாடு கோட்டம்-2) சென்னை.	27-1-1994	மாநிலங்களிடையே	244
5.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கோயம்புத்தூர்.	1-03-1972	கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்	1224
6.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் ஈரோடு.	01-04-1983	ஈரோடு மாவட்டம்	908
7.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் உதகமண்டலம்.	18-02-1994	நீலகிரி மாவட்டம்.	408
8.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் சேலம்.	15-02-1973	சேலம், தருமபுரி மாவட்டங்கள்	963
9.	தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் தருமபுரி.	01-04-1987	தருமபுரி மாவட்டம்	666

1998 மே 5]

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
10. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் விழுப்புரம்.	16-01-1975	விழுப்புரம், கடலூர் மாவட்டங்கள்.	973	
11. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் வேலூர்.	01-12-1982	வேலூர், திருவண்ணாமலை மாவட்டங்கள்.	845	
12. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் காஞ்சிபுரம்.	01-04-1992	காஞ்சிபுரம் திருவள்ளூர் மாவட்டங்கள்.	747	
13. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் கும்பகோணம்.	01-03-1972	தஞ்சாவூர், நாகப்பட்டினம், திருவாரூர் மாவட்டங்கள்	958	
14. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திருச்சிராப்பள்ளி.	1-04-1985	திருச்சிராப்பள்ளி, கரூர், பெரம்பலூர் மாவட்டங்கள்.	979	
15. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் காரைக்குடி.	01-04-1983	சிவகங்கை ராமநாதபுரம் மாவட்டங்கள்.	596	
16. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் புதுக்கோட்டை.	16-03-1996	புதுக்கோட்டை மாவட்டம்.	365	
17. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் மதுரை.	17-01-1972	மதுரை மாவட்டம்.	966	
18. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திருநெல்வேலி.	01-01-1974	திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி மாவட்டங்கள்.	880	
19. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் நாகர்கோவில்.	01-04-1983	கன்னியாகுமரி மாவட்டம்.	672	
20. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் திண்டுக்கல்.	01-04-1986	திண்டுக்கல் மாவட்டம்.	781	
21. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம் விருதுநகர்.	01-05-1997	விருதுநகர் மாவட்டம்.	386	

[1998 மே 5]

4. அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சாதனை

4.1 தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் உற்பத்தித்திறன் 1997-98-ல் நாள் ஒன்றுக்கு பேருந்து ஒன்றுக்கு 400 கிலோ மீட்டராக இருந்தது. இது நாட்டிலேயே மிக உயர்ந்த அளவாகும். 1997-98 ஆம் ஆண்டில் பேருந்துப் பயன்பாடு 91.61 சதவீதமாகும். 1998-ஆம் ஆண்டு நிலவரப்படி போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 17,284 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன. மேற்சொன்ன 17,284 பேருந்துகளில் புறநகர் பேருந்துகள் 5,555 (மொத்த பேருந்துகளில் 32% சதவிகிதம்) நகரப்பேருந்துகள் 8,219 (47.6 சதவிகிதம்) மலைப்பகுதி சாலைப் பேருந்துகள் 548 மற்றும் விரைவுப் பேருந்துகள் 954 ஆகும். போக்குவரத்துக் கழகங்கள் புறநகரப் பேருந்துகளைக் காட்டிலும் நகரப்பேருந்துகளை அதிக எண்ணிக்கையில் இயக்குகின்றன என்பது இதிலிருந்து விளங்கும். இதன் காரணம் குறைந்த கூட்டண விகிதத்தில் நகரப் பேருந்துகளை இயக்க வேண்டும் என்ற பொதுமக்களின் கோரிக்கையே ஆகும். நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகள் எண்ணிக்கை விகிதாச்சாரம் 57 முதல் 82 சதவிகிதமாகும். அதே நேரத்தில் புறநகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்யும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை விகிதாச்சாரம் 78 முதல் 99 சதவிகிதமாகும். இது பொது மக்களின் பயனுக்காக தொலைதூர கிராமங்களுக்கு இயக்கப்படும் சிறு பேருந்துகளையும், குறுகிய பட்டைச்சக்கர பேருந்துகளையும் உள்ளடக்கியதாகும். இப்பேருந்துகள் ஒரு நாளைக்கு சராசரியாக 1.73 கோடி பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுகின்றன. 61 லட்சம் கிலோ மீட்டர் தூரம் இயங்குகின்றன. 1997-98 ஆம் நிதி ஆண்டில் மொத்தம் ரூ.355.41 கோடி செலவில் 4,091 புதிய பேருந்துகளை போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளன.

4.2 1997-98 ஆம் ஆண்டில் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ.237.87 கோடி இழப்பினை ஈட்டும் என்று மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

4.3 அரசு சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பு, தேசிய உற்பத்தித்திறன் குழு, பெட்ரோல் சேமிப்பு ஆராய்ச்சி கூட்டமைப்பு ஆகிய நிறுவனங்களிடமிருந்து அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு விருதுகளைப் பெற்றும், பெற்றுக்கொண்டும் இருப்பதில் பெருமைப்படுகின்றன. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் சிறந்த உற்பத்தித்திறன் சாதனை, பேருந்துகள் உற்பத்தித்திறன் மேம்பாடுகள், ஒரு லிட்டர் டீசலுக்கு அதிகப்படியான கிலோ மீட்டர் செல்லுதல் ஆகிய சிறந்த சாதனைகளுக்காகத் தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கீழ்க்கண்ட விருதுளைப் பெற்றுள்ளன:-

1998 மே 5]

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பெயர்	விருதுக்கான வருடம்	விருது வாங்கிய வருடம்	விருதின் பெயர்	விருது வழங்கி யோர்
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், ஈரோடு.	1996-97	1997-98	(அ) சிறந்த டயர் திறன் (ஆ) புறநகர் பேருந்து மசகெண்ணெய் சிறந்த பயன் பாட்டிற்கான விருது	அரசு சாலை போக்குவரத்துக் கழகங்களின் கூட்டமைப்பு
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திண்டுக்கல்.	1996-97	1997-98	ஒரு லிட்டருக்கு எட்டிய சிறந்த வளர்ச்சிக்கான விருது (இரண்டாம்பரிசு.)	பெட்ரோலியம் பாதுகாப்பு மற்றும் ஆராய்ச்சி கூட்டமைப்பு, புதுடில்லி
தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர்.	1996-97	1997-98	(அ) சிறந்த பயணிகள் போக்குவரத்து [நகரப் பேருந்து க்கான] விருது (ஆ) ஒரு லிட்டருக்கு மத்திய அரசு ஈட்டிய சிறந்த வளர்ச்சிக்கான விருது	தேசிய உற்பத்தித் திறன் குழு, புதுடெல்லி

4.4 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் செயல்பாட்டை மேம்படுத்தும் நோக்குடன், மூலதன ஆதாரத்தையும் நிருவாக அமைப்பையும் மறுசீரமைக்க அரசு பின்வரும் நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளது. அவையாவன:-

1. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் ஒவ்வொன்றிலும் பேருந்துக்கூடு கட்டும் பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக பொது மேலாளர் (பணிகள்) ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டார்.

2. அடிச்சட்டங்கள், உதிரிப்பாகங்கள் வாங்கும் பணி, உயர்மட்டக் குழுவால் முறைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

[1998 மே 5]

3. போக்குவரத்துக் கழகங்களை சீரமைக்கும் பொருட்டு தற்போதுள்ள 21 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏழு போக்குவரத்துக் கழகங்களாக ஒருங்கிணைக்க அரசு முடிவெடுத்து, அதில் முதல் கட்டமாக அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம் - 1 மற்றும் கோட்டம் - 2 ஆகியவற்றையும் மற்றும் மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் சென்னை கோட்டம் - 1 மற்றும் கோட்டம்-2 ஆகியவற்றையும் ஒருங்கிணைப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்வதற்கு ஆணைகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. மேலும் அவற்றுக்கு தனி அலுவலர் மற்றும் நிர்வாக இயக்குநர்கள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். இவ்விரண்டின் செயல்பாடுகளை ஆய்வு செய்து பலனிக்குமாயின் மற்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களை இணைக்க படிப்படியாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

4. 13 அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடமிருந்து 31-12-97-ல் அரசுக்கு சேர வேண்டிய மொத்தம் 150.53 கோடி ரூபாய் அரசு கடன்கள்/வழிவகை முன்பணங்கள் அந்தந்தக் கழகங்களில் அதன் சம்பங்குத் தொகைகளாக மாற்றப்பட்டுள்ளன.

5. பழைய பேருந்துகளை மாற்றுவதற்கும் புதிய வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவதற்காகவும் 4091 புதிய பேருந்துகள் நடப்பு ஆண்டில் (31-3-98 வரை) அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

அடுத்த ஆண்டில் மேலும் 3,600 புதிய பேருந்துகளை வாங்கும் பொருட்டு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கூடுதல் பங்கு மூலதனமாக ரூ.200 கோடி நிதியொதுக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளது.

5. பயணிகளுக்கு வசதிகள்

5.1 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், பயணிகளுக்குத் தேவைப்படுகிற வசதிகளை அளிப்பதற்கான முயற்சிகளை எடுத்து வருகின்றன. சுத்தமான கழிப்பறை வசதிகள், தங்கும் இடங்கள், பேருந்து நிற்கும் இடங்கள், சுத்தமாக்கப்பட்ட குடிநீர் வசதி, பயணிகள் பொருள்களைப் பாதுகாக்கும் இடங்கள், எடைகாணும் இயந்திரங்கள், வரிசையில் நிற்பதற்கான ஏற்பாடுகள், விளக்கு வசதிகள், மேசைத் தகவல் முதலிய வசதிகள் செய்யப்பட்டுள்ளன. தொலைபேசி வசதிகள், முழு பாதுகாப்புமுறை, உயரமான சாய்வு இருக்கை வசதிகள், சீர்வழி வசதி செய்யப்பட்ட தங்கும் கூடம், முன் பதிவு வசதிகள் ஆகியவை ஏனைய சிறப்பு ஏற்பாடுகள் ஆகும்.

1998 மே 5]

5.2 விரைவுப் பேருந்து போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பொறுத்தவரை சென்னை, மதுரை, திருவனந்தபுரம் மற்றும் பெங்களூர் போன்ற முக்கிய பேருந்து நிலையங்களில் 10 நாட்களுக்கு முன்பாகவே கணிப்பொறிமூலம் பயணச்சீட்டு முன்பதிவு செய்யும் முறை உள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்களால் பயண வழி உணவகங்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், கோயம்புத்தூர், திருச்சிராப்பள்ளி சாலையில் குலூரிலும், தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளி, பாடலூரிலும், மற்றும் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம், விழுப்புரம், மாமண்டூரிலும் பயணிகள் வசதிக்கென பயண வழி உணவகங்களைக் கட்டியுள்ளன.

5.3 சென்னை பெருநகர் முழுவதும் உள்ள பேருந்து நிறுத்தங்களில் பயணிகளின் வசதிகளுக்காக தனியார் நன்கொடைகள் மூலம் பல நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன. அண்ணா சாலை, காமராஜர் சாலை போன்ற முக்கிய சாலைகளில் மிக நீளமான மற்றும் அகலமான நிழற்குடைகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. அண்ணாசாலையில் ஆயுள் காப்பீட்டு நிறுவனத்திற்கு முன்பாக 500 அடி நீளத்திற்கு நீண்ட நிழற்குடை (Long Shelter) அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

5.4 திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதல் போக்குவரத்து வசதிகளை செய்து கொடுப்பதுடன், பந்தல்கள், வரிசை ஏற்பாடுகள், குடிநீர் வசதி போன்ற பொது மக்களுக்குத் தேவையான வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கின்றன.

5.5 தமிழ்நாட்டில் பொருட்காட்சி, திருவிழாக் காலங்களில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கப் போதுமான எண்ணிக்கை கொண்ட சிறப்பு பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. பழனி, திருச்செந்தூர், திருவண்ணாமலை, பன்னாரி, சமயபுரம், வீரபாண்டி, சபரிமலை, திருப்பதி, திருத்தணி, வேளாங்கன்னி, நாகூர், உதகமண்டலம், ஏற்காடு, ஒகேனக்கல் ஆகிய இடங்களுக்கு பயணிகள் சென்று வரச் சிறப்புப் பேருந்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன.

5.6 போக்குவரத்துக் கழகங்களின் வெள்ளி விழா ஆண்டை குறிக்கும் பொருட்டு 100 புதிய சிறப்பு சொகுசுப் பேருந்துகள் இயக்கப்பட்டன.

5.7 100 நெரிசல் நேரப் பேருந்துகள் சென்னை மாநகரத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

[1998 மே 5]

5.8 சட்டமன்ற உறுப்பினர்களின் பரிந்துரைகளின் பேரில் 442 புதிய வழித் தடங்கள் 1997-98-ல் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

5.9 சென்னை மாநகரத்தில் நகர சொகுசுப் பேருந்து 2-4-98 முதல் இயக்கப்படுகிறது. அதன் இயக்கம் படிப்படியாக அதிகரிக்கப்படும்.

6. பயணிப் பேருந்து கட்டணங்கள்

8-9-97 ஆம் நாள் முதல் பேருந்து கட்டணங்கள் திருத்தி அமைக்கப்பட்டன. அதன் பிறகு 9-9-97 ஆம் நாள் முதல் புறநகர்/விரைவுப் பேருந்து கட்டணங்கள் 2 பைசாவும் நகரப் பேருந்து கட்டணத்தின் சில நிலைகளில் 25 பைசாவும் குறைக்கப்பட்டன. 1-4-98 முதல் புறநகர்/மலைப்பகுதி/சமவெளிக் கட்டணத்தில் மேலும் 2 பைசாவும், சமவெளி மலைப்பகுதி/விரைவுப் பேருந்து கட்டணத்தில் மேலும் மூன்று பைசாவும் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர சென்னை மாநகரப் பேருந்துகளில் பயண நிலைகளில் 50 முதல் 75 பைசா வரையிலும் இதர நகரப் பேருந்துகளில் 25 முதல் 75 பைசா வரையிலும் குறைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தக் கட்டணக் குறைப்பினால் 1998-99-ல் வருவாய் ரூ.2197 கோடியாகவும், செலவு ரூ.2677 கோடியாகவும், இழப்பு ரூ. 480 கோடியாகவும் இருக்கும்.

7. சமூக நலப்பணி

7.1 இம்மாநிலத்தில் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மூலமாக மக்களுக்குப் பல சமூக நலப்பணிகளை அரசு செய்து வருகிறது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில், பள்ளிக்கல்வி, தொடக்கப்பள்ளி இயக்குநர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள பள்ளிகளில் 8 ஆம் வகுப்பு வரை படிக்கும் மாணவர்கள் இலவச பயணம் செய்ய 1990 ஆம் ஆண்டு முதல் அனுமதிக்கப்பட்டனர். அரசு இந்தச் சலுகையை +2 (12 ஆம்) வகுப்புவரை படிக்கும் மாணவர்களுக்கும் 1996-97 முதல் நீட்டித்துள்ளது. பள்ளிகளிலும் கல்லூரிகளிலும் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட கல்வி நிலையங்களிலும் பயிலும் மற்ற மாணவர்களுக்கு போக்குவரத்துக் கழக நகரப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய 50% சலுகையில் மாதாந்திர பயணச்சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. பள்ளி செல்லும் சிறுவர்களுக்குப் பயன்படவும் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர்க்குப் பயன்படவும், பயண நெரிசலான நேரங்களில் மகளிர் சிறப்பு பேருந்து மாநகரங்களில் விடப்படுகின்றன. அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளைத் தவிர ஏனைய அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்துகளில் கல்லூரிகள் மற்றும் அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பிற நிறுவனங்களில் பயிலும்

1998 மே 5]

மாணவர்களுக்கு பயணம் செய்ய 50 சதவிகித மாதாந்திர கட்டணச் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. குறிப்பாக மாணவர்கள் மற்றும் பணிபுரியும் மகளிர் ஆகியோரின் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் பொருட்டு நெரிசல் நேரங்களில் சிறப்பு மகளிர் பேருந்துகள் நகரங்களில் இயக்கப்படுகின்றன.

7.2 தவிரவும், பின்வரும் பல்வேறு வகைப் பிரிவினருக்கும் பயணச்சலுகை அளிக்கப்படும்;

1. மத்திய/மாநில ஓய்வூதியம் அல்லது இரு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் சுதந்திரஎல்லைப் போராட்ட வீரர்கள் மற்றும் மொழிக் காவலர்கள் 100%
2. அரசால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மருத்துவமனைகளில் சிகிச்சை பெறும் புற்று நோயாளிகள் 75%
3. கை, கால் ஊனமுற்றோர், காது கேளாதோர் மற்றும் கண் பார்வையற்றோர் (அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் தமிழ்நாடு கோட்டம்-1 மற்றும் கோட்டம்-2 நீங்கலாக) 100%
4. மனநிலை பாதிக்கப்பட்டவர்கள், மனவளர்ச்சி குன்றியவர்கள் மற்றும் வலிப்பு நோயாளிகள் 100%
5. நாடகக் கலைஞர்கள் 50%
6. அரசினால் தெரிவு செய்யப்பட்ட பத்திரிகை நிருபர்கள் 100%
7. சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்கள் நாடாளுமன்ற உறுப்பினர்கள், முன்னாள் சட்டப்பேரவை மற்றும் மேலவை உறுப்பினர்கள் 100%
8. மத்திய அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது மாநில அரசு ஓய்வூதியம் அல்லது இரண்டு ஓய்வூதியங்களும் பெறும் விடுதலைப் போராட்ட வீரர்களின் விதவை மனைவியர் மற்றும் வாரிசுதாரர் 100%
9. அரசிடமிருந்து மொழிக்காவலர் நிதியுதவி பெறுபவர்களின் மனைவி அல்லது கணவர் மற்றும் வயதடையாத வாரிசுதாரர்கள் 100%

மேற்படி சலுகை தொடர்பான செலவுகளை சம்பந்தப்பட்ட நிருவாகத் துறைகள் ஏற்றுக் கொள்ளுகின்றன.

[1998 மே 5]

8. விபத்துக்களைத் தவிர்த்தல்

8.1 விபத்தினைத் தவிர்த்துப் பாதுகாப்பான பயணத்தினை உறுதி செய்யும் பொருட்டு மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மேற்கொண்டு வருகின்றன. ஓட்டுநர்கள் விபத்தின்றிப் பணி புரிவது தொடர்பாகப் பாதுகாப்பு விழிப்புணர்வை அவர்களுக்கு பயிற்றுவிக்கும் பொருட்டு பாதுகாப்பாக ஓட்டுவதற்கான பரிசுத்திட்டம் என்ற திட்டத்தை போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உருவாக்கியுள்ளார்கள். இத்திட்டம் ஓட்டுநர்கள் நன்முறையில் வண்டிகளை இயக்கி விபத்தின்றி ஓட்டியதற்கான பதிவேட்டை உடையவர்களாக இருக்க ஊக்கப்படுத்துகிறது. திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர் பணியாளர் தொகுதியினை ஏற்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை உருவாக்கியுள்ளன. விபத்தினைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்ற உணர்வினை ஓட்டுநர்கள் மத்தியில் உருவாக்கும் வகையில் நினைவுப் பயிற்சி (Refresher Course) நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அடிக்கடி விபத்து ஏற்படுத்தும் ஓட்டுநர்கள் ஓட்டுநர் பணியில் உள்ள குறைகளைச் சரிசெய்து கொள்ளவும் விபத்துக்களைத் தவிர்க்கவும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியில் நினைவுப் பயிற்சி வகுப்புகளுக்கு அனுப்பப்படுகின்றனர். கும்முடிப்பூண்டியில் சுமார் ரூ. 30.00 இலட்சம் மதிப்புள்ள ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் (Driving Range) ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை நன்முறையில் இயக்க பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றனர்.

8.2 பேருந்துகளைச் சிறப்பாக இயக்கும் திறமை வாய்ந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் நோக்கத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் ஓட்டுநர் பயிற்சிகளை ஒரு திட்டத்தை அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. இத்திட்டத்தின் கீழ் நல்ல உடற்கட்டுள்ள பள்ளி இறுதித்தேர்வில் தேர்ச்சி பெற்ற இளைஞர்களைத் தேர்வு செய்து அவர்களுக்கு 12 வாரங்களுக்கு கனரக மோட்டார் வாகனங்களை இயக்குதல், பேருந்தில் ஏற்படும் சிறு பழுதுகளைச் சரிபார்த்தல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி அளித்தல் போன்றவற்றில் தீவிரப்பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறது.

8.3 பேருந்துகள் இயக்கத்தின் போது நடுவழியில் சிறு இயந்திர கோளாறுகள் காரணமாக பேருந்துகள் நின்று விட்டால் அதை ஓட்டுநர்களே பழுது பார்க்கும் விதத்தில் ஓட்டுநர் பயிற்சியை மேம்படுத்த அரசு திட்டம் ஒன்றை வகுத்துள்ளது. அதன்படி ஓட்டுநர்கள் பணியில் அமர்த்தப்பட்டவுடன் அவர்களுக்கு 3 மாதம் பேருந்து பராமரிப்பு

1998 மே 5]

மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய பயிற்சித் திட்டம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்/போக்குவரத்துக் கழகங்களின் மூலமாகப் பயிற்சியளிக்க முடிவெடுக்கப்பட்டுள்ளது. பேருந்து பராமரிப்பு மற்றும் பழுது பார்த்தல் அடங்கிய 3 மாதப் பயிற்சியில் ஒரு மாத செயல்முறை சார்ந்த பயிற்சி சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திலோ அந்தப் பணியாளர்கள் பணியாற்றும் பணிமனை/தொழிற்கூடம்/சீராக்கும் இடத்திலுள்ள போக்குவரத்துக் கழகங்களில் பயிற்சி அளிக்கப்படும். இதன் மூலம் ஓட்டுநர்கள் களப்பணி அறிவு பெற்று பேருந்து இயக்கத்தின் போது ஏற்படும் சிறு இயந்திரக் கோளாறுகளைச் சரிசெய்து பேருந்தை அருகிலுள்ள பேருந்து பணிமனைக்கோ அல்லது பேருந்து நிலையத்திற்கோ கொண்டு செல்ல இயலும்.

9. தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள்:

9.1. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தமது தொழிலாளர்களின் நலனையும் தொடர்ந்து காத்து வருகின்றன.

9.2. தொழிலாளர்கள் நல்லெண்ணத்தை ஊக்குவிக்கும் வகையில் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்கள் மீதுள்ள சிறிய குற்றங்களுக்கான ஒழுங்கு நடவடிக்கைகளைக் கைவிட அரசு முடிவு செய்து அதன் அடிப்படையில் நிறுவனவிலுள்ள 17890 வழக்குகள் முடிக்கப்பட்டன.

9.3. மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக நிருவாகத்திற்கும் தொழிற்சங்கக் கூட்டமைப்புகளின் பிரதிநிதிகளுக்கும் இடையே ஊதிய விகித உடன்பாடு கையெழுத்திடப்படுகிறது. கடைசி ஊதிய ஒப்பந்தம் 1995 செப்டம்பரில் ஏற்பட்டு 1-9-1995 முதல் நடைமுறைக்கு வந்துள்ளது. 1995 செப்டம்பரில் ஏற்பட்ட ஊதிய ஒப்பந்தம் நடைமுறை வாய்ப்பு வசதிகளை அதிகரிப்பதை உறுதி செய்வதோடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களின் நலனுக்காக பல புதிய அம்சங்களையும் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளது. 1995 ஆம் வருடத்திய தொழிற்சாலைப் பணியாளர்களுக்கான திருத்தியமைக்கப்பட்ட ஊதிய விகிதங்கள் அகில இந்திய நுகர்வோர் விலை குறியீட்டுப் புள்ளிகள் 1150 (அடிப்படை 1960=100) அடிப்படையில் நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளன. செயல் ஊக்குவிப்புத் திட்டம், குளிர் கண்ணாடிகள், சலவை சோப், பால் பாயிண்ட் பேனா, படிமுறை பணிப்படி, பணியாளர்களின் இலவச அனுமதி அட்டைகள்,

[1998 மே 5]

பணியாளர்களின் குழந்தைகளுக்கு இலவச பயண வாய்ப்பு, பணியாளர்கள் ஓய்வறை, சிறுநுண்ணடிச்சாலை, சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு, காயங்கள் ஏற்படுவதன் பேரிலான விடுப்பு, ஆம்புலன்ஸ் வண்டி, மருத்துவப்பேறு வசதிகள், பணியின்போது மறைந்த பணியாளர்களின் வாரிசுகளுக்குப் பணி, குடும்ப நல நிதி, மழைக்கால உடை, பாய், சலவைப்படி வழங்கல் போன்றவை அந்தந்த அரசுப் போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களுக்கு விரிவுபடுத்தப்பட்டு தொடரும் தொழிலாளர் நலத் திட்டங்களாகும்.

9.4. போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்கு இலவச அனுமதி அட்டைகள் வழங்குவதுடன் பள்ளிகள், கல்லூரிகளில் பயிலும் அவர்களின் குழந்தைகளுக்கும், பள்ளிகள் அல்லது கல்லூரிகள் இருக்கும் இடங்களிலிருந்து அவர்களின் இருப்பிடங்கள் வரையிலும் இலவசப் பயண அனுமதி அட்டைகள் வழங்கப்படுகின்றன.

9.5. உணவக வசதிகள், மருத்துவ வசதிகள், கல்வி வசதிகள் ஆகியவற்றிற்கும் வகை செய்யப்பட்டுள்ளன.

9.6. போக்குவரத்துப் பணியாளர் குழந்தைகள் ஒவ்வொருவருக்கும் (இரண்டு குழந்தைகளுக்கு மேற்படாமல்) +2 படிப்பு வரையில் புத்தகங்கள் வாங்குவதற்காக ஒவ்வொரு ஆண்டும் ரூ.75 வழங்கப்படுகிறது. ஒரு தொழிலாளரின் மகனோ அல்லது மகளோ பல் மருத்துவம், மருந்தாக்கியல்/கால்நடை மருத்துவம், பொறியியல், வேளாண்மை அல்லது சட்டம் போன்ற தொழிற்கல்வி பட்டப்படிப்பில் முழு நேர மாணவ, மாணவியராகப் படித்தால் சில நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் அத்தொழிலாளர்களின் மகன் அல்லது மகளுக்கு ஆண்டொன்றுக்கு தகுதி அடிப்படையிலான படிப்புதவித் தொகையான ரூ. 1,500-க்கு மிகாமல் வழங்கப்படுகிறது. 1-9-1989-க்குப் பிறகு இறந்த தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்கும் இந்தச் சலுகை உண்டு.

9.7. ஓட்டுநர்கள், நடத்துனர்கள், ஓட்டுநர் பயிற்சியாளர்கள், ஆய்வாளர்கள், பயணச்சீட்டுப் பரிசோதகர்கள், மேற்பார்வையாளர்கள், போக்குவரத்து ஆய்வாளர்கள், போக்குவரத்து மேலாளர்கள் மற்றும் செயலில் உள்ள பணியாளர்களுக்காக 1989-ல் ஜனதா காப்புறுதித் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது.

பணியாளர்களுக்கு சிறப்பு மருத்துவ விடுப்பு மற்றும் காயங்கள் ஏற்படுவதன் பேரிலான விடுப்புச் சலுகைகளும் அளிக்கப்படுகின்றன.

1998 மே 5]

9.8. படிக்கள்:

நகர ஈட்டுப்படி, வீட்டு வாடகைப்படி, ஊரகப்படி மற்றும் மலைப்பகுதி ஈட்டுப்படிகள் ஆகியவை தொடர்ந்து தற்போதைய நிலவரத்தில் மற்றும் வழக்கில் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. எனினும் நலவாழ்வுப் படியானது அடிப்படைச் சம்பளம் மற்றும் அகவிலைப்படியின் 4 விழுக்காடு அல்லது குறைந்தபட்சம் ரூ.100 என மாதந்தோறும் வழங்கப்படுகிறது. சீருடை வழங்கப்பட்டுள்ளவர்களுக்கு வழங்கப்படும் சலவைப்படி மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.37 ஆகும். தகுதி உடைய பணியாளர்கள் அனைவருக்கும் இரண்டாண்டிற்கு ஒரு முறை ஒரு ஜோடி காலணியும் இரண்டு ஜோடி காலுறைகள் அல்லது மூன்று ஜோடி மிதியடிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

9.9. சட்ட ஆலோசனைக் கட்டணச் செலவை ஈடுசெய்தல்:

ஒட்டுநர் ஒருவர் தன் பணிக்காலத்தின்போது ஏற்பட்ட விபத்து குறித்து நீதிமன்றத்தில் தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் வழக்கில் தான் முழுவதும் நிரபராதி என்றோ அல்லது சந்தேகப் பலன் அடிப்படையில் நிரபராதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் அத்தகைய ஒட்டுநருக்கு மோட்டார் விபத்து கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின்படி முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் அவ்வழக்கிற்காக சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக ரூ.600 வழங்கப்படுகிறது.

படியில் நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள் விபத்துக்குள்ளாகி நடத்துனர் மீது தாக்கல் செய்யப்படும் குற்றவியல் நீதிமன்றத்தின் குற்றவியல் வழக்கில், தான் முழுவதும் நிரபராதி என்றோ அல்லது சந்தேகப்பலனை அளிப்பதன் மூலம் நிரபராதி என்றோ அறிவிக்கப்பட்டால் மோட்டார் விபத்துக் கேட்புரிமை தீர்ப்பாயத்தின் முடிவு என்னவாக இருந்தபோதிலும் வழக்கிற்கான சட்டக் கட்டண உதவித் தொகையாக ரூ.600 நடத்துனருக்கு வழங்கப்படுகிறது.

9.10. சீருடை மற்றும் உடை:

தகுதியுடைய பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஆண்டுதோறும் சீருடைத் துணிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

தகுதியுடைய போக்குவரத்து ஆண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு ஜதை டெரிகாட்டன் சீருடைத் துணியும், தகுதியுடைய பெண் ஊழியர்களுக்கு இரண்டு பாலியஸ்டர் சேலைகள் அல்லது மூன்று பருத்தி சேலைகளும் மற்றும் மூன்று பாலியஸ்டர் இரவிக்கைத் துணிகளும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் வழங்கப்படுகின்றன.

[1998 மே 5]

மலைப்பகுதி என அரசால் அறிவிக்கப்பட்ட இடங்களில் ஒவ்வொரு ஊழியருக்கும் ஒரு கம்பளிச் சட்டை ஆண்டுதோறும் வழங்கப்படுகிறது.

சமவெளியில் இருந்து மலைப் பகுதிக்கு முறையாக (Regularly) பேருந்து இயக்கும் ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு கம்பளி கழுத்துக்குட்டை (Muffler) ஆண்டுதோறும் வழங்கப்பட்டு வருகிறது.

9.11. ஈமச்சடங்குச் செலவுகள்:

பணிக்காலத்தில் இறக்க நேரிடும் போக்குவரத்து ஊழியருக்காக அல்லது சட்டப்பூர்வ வாரிசான அவரது குடும்ப உறுப்பினர்களுக்காக கீழ்க்கண்டவாறு திரும்ப வசூலிக்கப்படாத மானியம் வழங்கப்பட்டு வருகிறது:—

(அ) போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர் இறப்பிற்கு ரூ.750/-

(ஆ) குடும்ப உறுப்பினர் இறப்பிற்கு ரூ.400/-

(இ) பணியாளர் ஒருவர் பணியில் இருக்கும்போது இறந்தால் அவரின் குடும்பத்திற்கு ரூ.3,000/- வழங்கப்படுகிறது.

9.12. திருமணக் கடன்:

போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிர்ந்தர ஆண் தொழிலாளர் அல்லது தகுதியுடைய தொழிலாளரின் மகன் திருமணத்திற்கு ரூ.6,000/-மும் பெண் தொழிலாளர் அல்லது தகுதியுடைய தொழிலாளரின் மகள் திருமணத்திற்கு ரூ.10,000/-மும் திருமணக் கடனாக வழங்கப்படுகிறது.

9.13. ஊதியக் கொடை:

தகுதியுடைய ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் 1996-97 ஆம் ஆண்டிற்காக சட்டப்படியான ஊதியக் கொடையான 8.33 சதவீதத் தொகையுடன், கருணைத் தொகையாக 10.67 சதவீதத் தொகை வழங்கப்பட்டது. ஊதியக் கொடை பெறத் தகுதியில்லாத நிர்வாகப் பணியாளர் மற்றும் அலுவலர்களைப் பொறுத்தவரை சிறப்பு நிர்வாகக் கருதி கருணைத் தொகையாக ரூபாய் 825/- வழங்கப்பட்டது.

சென்னை தொழிலாளர் தீர்ப்பாயத்தின் ஆணைப்படி 1981-82 ஆம் நிதியாண்டில் ஊதியக் கொடை பெற்ற அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் அனைத்து ஊழியர்களுக்கும் கூடுதலாக 2.67 சதவீதம் ஊதியக் கொடை வழங்கப்பட்டது.

1998 மே 5]

9.14. விருப்பு ஒய்வுத் திட்டம்:

இத்திட்டத்தின்கீழ் பணி ஒய்வு பெறும் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கு அவர்களின் எஞ்சிய பணிக்காலத்திற்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ.8,500/- என்ற விகிதத்தில் ரூ.68,000/- என்ற உச்சவரம்பிற்குட்பட்டு ஒரு மொத்தத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

9.15. தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்களுக்கான ஒய்வூதியச் சலுகைத் திட்டம்:

தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பணியாளர்கள் ஒய்வூதியச் சலுகைகள் திட்டம் என்ற பெயரில் ஒரு திட்டம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்தின்கீழ், 1-9-1992 ஆம் நாளில் இக்கழகத்தில் பணியாற்றும் நிரந்தரப் பணியாளர் ஒவ்வொருவருக்காகவும் ரூ.1,000/-ஐ 40 சம தவணைகளில் பங்குத் தொகையாக நிர்வாகம் செலுத்துகிறது. அத்தகைய பணியாளர்கள் ஒவ்வொருவரும், மாதம் ஒன்றுக்கு, ரூ.50/- பங்குத் தொகையைச் செலுத்த வேண்டும். தொடக்கத்தில் 1-9-1992 ஆம் நாளன்றும், அன்றிலிருந்து 31-8-1997 வரையிலும் ஒய்வுபெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.300/- வீதம் அவரின் வாழ்நாள் முடிய வழங்கப்படும். அடுத்தடுத்து வரும் ஐந்து ஆண்டுகளில் ஒய்வுபெறும் ஒவ்வொரு தொழிலாளருக்கும் முறையே, மாதம் ஒன்றுக்கு ரூ.450/-, ரூ.600/-, ரூ.750/-, ரூ. 1000/- ரூ.1250/- என்ற விகிதத்தில் வழங்கப்படும். இத்திட்டத்தைச் செயல்படுத்துவதற்கென நிர்வாகி ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்.

9.16. குடும்ப நல நிதி:

ஊழியர்களின் ஊதியத்திலிருந்து மாதம் ரூ.10 பிடித்தம் செய்வதன் மூலம் குடும்ப நல நிதித் திட்டத்தின்கீழ் பணியில் இறக்கும் ஊழியர்களின் வாரிசுகளுக்கு வழங்கப்படும் குடும்ப நல நிதி 1-7-1996 முதல் ரூபாய் ஒரு இலட்சமாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.17. கல்வி முன்பணம்:

தொழிலாளரின் குழந்தைகள் பள்ளிகளில் அல்லது கல்லூரிகளில் பயின்றால் சரியான சான்றின் அடிப்படையில் அத்தொழிலாளருக்கு ஒவ்வொரு ஆண்டும் மே மாதம் ரூ.1,000/- கல்வி முன்பணமாக வழங்கப்படுகிறது.

[1998 மே 5]

9.18. விடுப்புச் சலுகைகள் (Leave Benefits):

1-9-1992-ல் இருந்து நோய் விடுப்பு (Sick Leave) ஆண்டொன்றுக்கு 11 நாட்களிலிருந்து 12 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

9.19. விடுமுறை இல்லம்:

சில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்கள் முக்கியமான சுற்றுலா மையங்களான உதகமண்டலம், கொடைக்கானல், குற்றாலம் மற்றும் கன்னியாகுமரி போன்ற இடங்களில் அமைந்துள்ள சகோதரக் கழகங்களின் விடுப்பு இல்லங்களில் தங்களின் குடும்பத்துடன் தங்கும் வசதிகளை அனுபவிக்கின்றனர்.

9.20. சிறப்பு சுகாதார நிதித் திட்டம்:

போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கு இருதய அறுவை சிகிச்சை, சிறுநீரக மாற்றுச்சிகிச்சை, புற்றுநோய் சிகிச்சை முதலியவற்றிற்காக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் தொழிலாளர்களுக்கு நிதி உதவி அளிக்கும் வகையில் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்கள் குடும்பச் சுகாதார நிதி எனப்படும் சிறப்பு மருத்துவ உதவித் திட்டத்தை செயல்படுத்துவதற்கு 1995 ஆம் ஆண்டின் ஊதிய உடன்படிக்கையின்போது ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. இத்திட்டத்தை செயல்படுத்தும் முறைபற்றி ஆராயப்பட்டு வருகிறது. விதிமுறைகள் இறுதியாக்கப்படும்வரை மாநில அரசு ஊழியர்களுக்கு வழங்கப்படும் தொகைக்கு ஏற்ப நிதியுதவி வழங்க போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு இலட்சம் ரூபாய் அல்லது அறுவைச் சிகிச்சை செலவில் 75 சதவிகிதம் இதில் எது குறைவானதோ அந்த அளவில் இந்நிதியுதவி அமையும்.

10. இணைந்த பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம்:

சென்னை மாநகரில் நகரப் பகுதி மக்களின் போக்குவரத்து பிரச்சினையைத் தீர்க்க இரயில், சாலைப் போக்குவரத்து துறைகள் அளிக்கும் பணிகளை ஒருங்கிணைக்கும்பொருட்டு மாநகருக்கு இணைந்த பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தை ஏற்படுத்த அரசு முடிவு செய்துள்ளது. ஊரக வளர்ச்சி அமைச்சகம் மற்றும் தென்னக ரயில்வே அலுவலர்களுடன் மாநில அரசு அலுவலர்களும் கொண்டதாக பெருநகரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் இருக்கும். இதற்காக மத்திய அரசின் ஒப்புதல் கோரப்பட்டுள்ளது.

1998 மே 5]

11. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் :

11.1. மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலுள்ள பேருந்துகளுக்கு அடிச்சட்டங்கள் வாங்கவும், பேருந்துக்கூடு கட்டுமானப் பணிகளுக்கும், பணிமனைகள் நிறுவுவதற்கும், நடைமுறை மூலதனத்திற்கும் குறைந்த வட்டியில் நிதியுதவி வழங்கவேண்டி தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் 1975-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்களில் நிறுவப்பட்டது. எனவே நம் நாட்டின் பயணிகள் சாலை போக்குவரத்து தொழிற்சாலையில் முக்கிய பங்கு வகிக்கும் ஒரு தன்னிகரற்ற ஸ்தாபனமாக இது விளங்குகிறது. இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் வங்கியில்லா நிதி நிறுவனமாக பதிவு செய்யப்பட்ட தவணைக் கொள்முதல் நிதியுதவி நிறுவனமாக வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. எனவே தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் இந்திய ரிசர்வ் வங்கியினால் அவ்வப்போது உருவாக்கப்படும் விதி மற்றும் ஒழுங்குமுறை விதிகளுக்கு உட்பட்டு செயல்பட வேண்டியுள்ளது. 1997-98 ஆம் ஆண்டில் (31-03-1998 வரை) தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் உத்தேசமாக ரூபாய் 2,969.29 இலட்சங்கள் இலாபம் ஈட்டியுள்ளது. மேலும் ஜனவரி 1998 வரை ரூபாய் 2,610.49 கோடி அளவில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனம் நிதியுதவி அளித்துள்ளது. 31-3-1998 வரையில் ரூபாய் 644.90 கோடி வைப்பிடாக பெற்றுள்ளது.

11.2. புதிய முயற்சிகள் :

நடப்பாண்டில் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி குத்தகை நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டுள்ளது. முதன்மையாக போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு பேருந்து அடிச்சட்டங்களை குத்தகைக்கு விடத் தீர்மானித்தது. இவ்வாண்டில் 483 அடிச்சட்டங்கள் 5 போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு குத்தகைக்கு விடப்பட்டு வாடகை தொகையாக ரூ.326.68 இலட்சம் ஈட்டியுள்ளது. பரவலாக்கும் திட்டத்தின்கீழ் தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் 1998-99 ஆம் ஆண்டின் வரவு-செலவுத் திட்டத்தில் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தவிர பிற நிறுவனங்களுக்கு ரூ.100 கோடி சொத்துக்கள் வாங்குவதற்காக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

11.3. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதி நிறுவனத்தின் மூலதன தேவைகளுக்காக ரூ.17 கோடி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

[1998 மே 5]

12. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு :

12.1. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, 1984 ஏப்ரல் திங்களில் ரூ.2.00 இலட்சம் செலுத்தப்பட்ட மூலதனத்துடன் முழுவதும் அரசுக்குச் சொந்தமான நிறுவனமாகத் தொடங்கப்பட்டது. இந்நிறுவனம், தலைவர் உட்பட பத்து இயக்குநர்கள் கொண்ட இயக்குநர்கள் குழுவால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது. இந்நிறுவனத்தின் அன்றாட நிர்வாகம், முழுநேரம் பணியாற்றும் தொழில்முறை மேலாண்மை இயக்குநரால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது.

12.2. பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைப் பணிக்குழு, போக்குவரத்து மற்றும் கணினித் துறைகளில் ஆலோசனைப் பணிகளை வழங்கி வருகிறது. ஒவ்வொரு பிரிவிலும் அதாவது, போக்குவரத்துப் பிரிவு மற்றும் கணினிப் பிரிவுகளில் தகுதியும் அனுபவமும் உள்ள ஆலோசகர்கள் உள்ளனர். இவர்களின் பணியை தொழில்முறை கூடுதல் மேலாண்மை இயக்குநர் கண்காணிக்கிறார். அத்துடன் இந்நிறுவனம் ஆலோசனைப் பணித் தன்மைக்கேற்ப தமிழ்நாட்டிலுள்ள ஏனைய சகோதர போக்குவரத்துக் கழகங்கள், சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் அரசு நெடுஞ்சாலைத் துறையிலிருந்து தேர்ச்சி பெற்ற வல்லுநர்களைத் தேர்ந்தெடுத்துக் கொள்கிறது. மேலும், எடுத்துக்கொள்ளப்படும் பணியின் தன்மைக்கேற்ப பல்லவன் போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழு தம்வசம் உள்ள அனுபவம் வாய்ந்த வல்லுநர்களுக்குத் துணையாக தொடர்புடைய பணிகளில் அனுபவம் வாய்ந்த ஓய்வுபெற்ற அரசுப் பணியாளர்களையும் அமர்த்திக் கொள்கிறது.

12.3. 1997-98 ஆம் நிதியாண்டில் இந்நிறுவனம் ரூ.2.25 இலட்சம் மொத்த ஆதாயமும் தேய்மானத்திற்கான ந்தியொதுக்கம் போக ரூ. 1.41 இலட்சம் நிகர ஆதாயம் ஈட்டியது.

12.4. 1996-97 ஆம் ஆண்டிற்கான வழங்கப்பட்ட மூலதனத்திற்கு 12 சதவிகிதம் ஈவுத்தொகையாக அறிவித்துள்ளது.

13. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம்:

13.1. 1976-ஆம் ஆண்டில் துவக்கப்பட்ட சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம், சங்கங்கள் பதிவுச்சட்டம் 1860-ன்கீழ் பதிவு செய்யப்பட்டு 1997-98-ல் இருபத்திரண்டாம் ஆண்டில் அடியெடுத்து வைத்துள்ளது.

இந்நிறுவனம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நன்மைக்காக மேற்பார்வையாளர்கள் மற்றும் நிர்வாக அலுவலர்களுக்கு தொழில்நுட்பவியல் வளர்ச்சி, போக்குவரத்து நிர்வாகம் ஆகிய துறைகளில் பயிற்சி அளித்து வருகிறது. இது தவிர சாலைப் போக்குவரத்து சம்பந்தப்பட்ட சிக்கல்களை ஆராய்ச்சி செய்யும் பணியையும் மற்றும் போக்குவரத்துக் கழகங்களால் வாங்கப்படும் உதிரி பாகங்களின் அங்கொன்றும் இங்கொன்றுமாக மாதிரிகளை ஆய்வுசெய்யும் பணியையும் மேற்கொண்டுள்ளது. 1984-ல் ஈரோட்டில் உள்ள தானியங்கி ஊர்தி ஆராய்ச்சி நோக்கிலான சாலைப் போக்குவரத்து தொழில்நுட்ப நிறுவனம் என்ற பெயரில் பொறியியல் கல்லூரி ஒன்று தொடங்கப்பட்டது. 1992-93-ல் பெருந்துறையில் மருத்துவக் கல்லூரி ஒன்று தொடங்கப்பட்டது. 1992-93-லிருந்து பெருந்துறை மருத்துவக் கல்லூரி மற்றும் ஆராய்ச்சி மையம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின்கீழ் இயங்கி வருகிறது. 1992-93-ல் குரோம்பேட்டை, (சென்னை), பர்கூர் மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் மூன்று சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் பஸ்தொழில் நுட்பப் பயிலகத்தைத் தொடங்கியுள்ளது.

13.2. இந்தப் பயிலகங்கள் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட வட்டியில்லாக் கடன் தொகையால் வரும் வட்டியின் மூலம் பராமரிக்கப்படுகிறது. இந்தச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் கும்மிடிப்பூண்டியில் ஓட்டுநர்களுக்கு கனரக வாகன ஓட்டுநர் பயிற்சிப் அளிப்பதற்கான பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்று நடத்தி வருகின்றது.

13.3. சுயமுதலீட்டுத் திட்டத்தின்கீழ் சென்னை, குரோம்பேட்டை மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளியில் இரண்டு ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியை துவக்க அரசு முடிவு எடுத்துள்ளது. அதன்படி சிறு மோட்டார் வாகனங்கள் மற்றும் இரண்டு சக்கர வண்டிகளை ஓட்டுபவர்களுக்கு 2-2-1998 முதல் ஓட்டுநர் பயிற்சித் திட்டம் குரோம்பேட்டையிலுள்ள மாநகர் ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகத்தில் துவக்கப்பட்டுள்ளது. திருச்சிராப்பள்ளியில் ஓட்டுநர் பயிற்சி வளாகம் அமைக்க நில பராதீன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. எனினும், தற்போது தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துக் கழகம், திருச்சிராப்பள்ளியில் இயங்கும் ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளியின் உதவியுடன் செயல்படத் தொடங்கியுள்ளது.

[1998 மே 5]

13.4 கும்மிடிப்பூண்டியில் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் நடத்தி வரும் கனரக ஓட்டுநர் பயிற்சி மையத்தை, ஒரு மண்டல மையம் என்ற அளவிற்கு மேம்படுத்தி தென்மண்டலத்திலுள்ள கனரக ஓட்டுநர்களுக்கு அறிவியல் பூர்வமாக ஓட்டுநர் பயிற்சி அளிப்பதற்கான செயல் திட்டத்திற்கு ரூ.84.74 இலட்சம் நிதியுதவி அளிக்க மத்திய அரசு முன் வந்துள்ளது. முதற்கட்டமாக மத்திய அரசு 1997-98-ல் ரூ. 40 இலட்சம் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கு வழங்கியது.

14. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை :

14.1. தமிழ்நாடு மோட்டார் வாகன பராமரிப்புத் துறை ஒரு பணித் துறையாகச் செயலாற்றி வருகின்றது. பொதுப் பணித் துறை, நெடுஞ்சாலை, வேளாண்மை பொறியியல் துறை மற்றும் சுகாதாரத் துறை ஆகியவற்றைச் சேர்ந்த வாகனங்கள் நீங்கலாக மாநிலத்தில் உள்ள சுமார் 8500 அரசுத் துறை வாகனங்களுக்குப் பழுதுபார்த்தல் மற்றும் பராமரிப்புப் பணியை இத்துறை செய்து வருகின்றது. 17 தானியங்கிப் பணிமனைகள் சென்னை மற்றும் மாவட்டத் தலைநகரங்களிலும் ஒரு சுத்திகரிப்பு நிலையம் சென்னையிலும் உள்ளன. மாவட்டங்களில் உள்ள பணிமனைகளின் செயல்பாடுகளை நல்ல முறையில் மேற்பார்வையிட மூன்று மண்டல துணை இயக்குநரகங்கள் திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை மற்றும் சேலத்திலும் உள்ளன.

14.2. அரசுத் துறை வாகனங்களுக்கு எரிபொருள் வழங்கும் பொருட்டு சென்னையில் இரண்டு எரிபொருள் வழங்கும் நிலையங்களும் மற்றும் தஞ்சை, மதுரை, சேலம், கோவை, திருச்சிராப்பள்ளி, தருமபுரி, கடலூர், நாகர்கோவில், ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பணிமனைகளில் ஒவ்வொரு எரிபொருள் வழங்கு நிலையங்களையும் இத்துறை இயக்கி வருகிறது.

14.3. வாகனங்களைப் பழுதுபார்க்க இத்துறை பல்வேறு தொழில்நுட்ப உத்திகளை அறிமுகப்படுத்தி உள்ளது. அலகு மாற்றுமுறை (Unit Replacement System) மற்றும் தொகுதி வாரியான உற்பத்தி முறை (Batch-wise Production System) ஆகியன இவ்வுத்திகளாகும்.

1998 மே 5]

14.4. 1998-99 ஆம் ஆண்டிற்கான புதிய திட்டப் பணிகளின் விவரப் பட்டியல்:-

வ.எண்	திட்டப் பணிகளின் விவரம்	இறுதிநிலைச் செலவு	1998-99-ல் செலவு
(1)	(2)	(3)	(4)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்)			
1.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறையில் பம்பு இயக்குபவர் அறை கட்டுதல்.	5.00	5.00
2.	சென்னை அரசு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரிக்குக் கூடுதலாக அலுவலக மேலாளர் பதவிக்கு அனுமதியளித்தல்.	1.06	0.36
3.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறை அரசு மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரியில் சுணினி வசதி செய்தல்.	80.00	12.00
4.	மதுரை துணை இயக்கத்தை விரிவுபடுத்துதல்	3.65	0.36
5.	சென்னையிலுள்ள அரசு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரியில் நீட்டிப்பு வசதியுடன் மின்னணுத் தொலைபேசி இணைப்பகத்திற்கு வகை செய்தல்.	0.90	0.90
6.	இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத்துறை இயக்கத்தில் வசதிகள் செய்து கொடுத்தல்	0.97	0.97
7.	இணைக்கப்பட்டுள்ள பணிக்களரியில் மிதிவண்டி நிறுத்து கொட்டகைக்கு வகை செய்தல்.	6.60	3.30
8.	திருச்சி, அரசு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரியில் சுணினிமயமாக்கப்பட்ட சக்கர ஒழுங்கு அமைப்பு சாதன வசதி, இயந்திர வகை சக்கர ஒழுங்கு அமைப்பு சாதன வசதி.	3.13	3.13
9.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறையின் அரசு மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரிக்குச் சிறப்பு வசதிகள் செய்து கொடுத்தல்.	2.00	2.00
10.	தமிழ்நாடு இயக்க ஊர்திகள் பராமரிப்புத் துறையின் அரசு மோட்டார் வண்டிகள் பணிக்களரிகள் அனைத்திற்கும் பேக்ஸ் இயந்திரம் வாங்கி வழங்குதல்.	4.25	1.00
		107.56	29.02

[1998 மே 5]

15. கோயம்புத்தூர் விமான நிலையத்தை பன்னாட்டு விமான நிலையமாக நிலை உயர்த்துதல்:

15.1. கோயம்புத்தூர் விமான நிலையம் ரூ.4.5 கோடி செலவில் புதிய கட்டுப்பாட்டு கோபுர வசதிகளுடன் நவீனமாக்கப்பட்டுள்ளது. ஏர்-பஸ் 320 என்னும் வகை விமானங்கள் வந்து இறங்கும் வகையில் விமான ஓடுபாதை 7500 அடிக்கு நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. பன்னாட்டு வரைபடத்தில் கோயம்புத்தூரைச் சுற்றியுள்ள நகரங்களும் துணை நகரங்களும் ஏற்றுமதி வளச்சி மையங்களாக ஆகிவருவதால் பயணிகள், சரக்குப் போக்குவரத்து அதிகரித்து வருகிறது. இந்த விமான நிலையத்தைப் பன்னாட்டு விமான நிலையமாக நிலை உயர்த்த மத்திய அரசின் உள்நாட்டு விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகத்தை இந்த அரசு கேட்டுக் கொண்டுள்ளது. இந்தியன் ஏர்லைன்ஸ் நிறுவனம் ஏற்கெனவே தனது பன்னாட்டு விமான சேவையை கோயம்புத்தூருக்கும் ஷார்ஜாவிற்கும் இடையே 5-12-1997 முதல் துவக்கியுள்ளது. இதனால் கோயம்புத்தூருக்கும் வளைகுடா நாடுகளுக்கும் இடையே நேரடித் தொடர்பு ஏற்பட்டுள்ளது.

16. தமிழ்நாட்டில் இரயில் வசதியைப் பெருக்குதல்:

இரயில் போக்குவரத்து மத்தியத் திட்டப் பணிகளின்கீழ் வருகிறது. சாலை மேம்பாலம், சாலைத் தரைப்பாலம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்த வகையில்தான் செலவு மாநில மத்திய அரசுகளால் பகிர்ந்து கொள்ளப்படுகிறது. இரயில் போக்குவரத்து, பயணம் செய்யும் மக்களின் வசதியைப் பெருக்குதல் கடந்த 20 ஆண்டுகளில் தமிழ்நாட்டில் தேவைக்கேற்ப முன்னேற்றவில்லை. இதன் விளைவாக பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை, பேருந்து போக்குவரத்தில் அதிக நெரிசல் ஏற்பட்டது. சரக்குப் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காகச் சரக்கு வண்டிகள் விடப்பட்டன. இதனால் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாகி போக்குவரத்துத் தடை ஏற்பட்டது.

தமிழ்நாட்டைப் பொருத்தமட்டில் கீழ்க்கண்ட பகுதிகளில் அகல ரயில்பாதையாக மாற்றும் திட்டம் நடைபெற்று வருகிறது.

1. திருச்சிராப்பள்ளி - திண்டுக்கல்

1998 மே 5]

2. திருச்சிராப்பள்ளி - நாகூர்-காரைக்கால் (200 கி.மீ.) மற்றும்

சேலம்-கடூர் அகல ரயில் பாதைத் திட்டத்திற்கு நில எடுப்பு நடைபெற்று வருகிறது.

விழுப்புரம்-திருச்சிராப்பள்ளிக்கிடையே (கார்டு லைன் வழியாக) இரயில் பயணம் 20-2-1998 முதல் நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. சென்னை - திருச்சிராப்பள்ளி - மதுரைக்கிடையே போக்குவரத்து நெரிசலைச் சமாளிக்கும் வகையில் அரசு விரைவுப் போக்குவரத்துக் கழகம் மற்றும் புறநகரப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் கூடுதலாக 70 பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன.



